This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

HDI
HL 3030 8

PIOLA - CASELLI

Sull'abbandone all'assicuratore marittimo

1899

S
ITA
953.5
P10

HARVARD
LAW
LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google

JCCHINI

Dott. EDUARDO PIOLA-CASELLI
Giudice al Tribunale di Roma

SULL'ABBANDONO ALL'ASSICURATORE MARITTIMO PER INNAVIGABILITÀ RELATIVA DELLA NAVE E PERDITA O DETERIORAMENTO PER TRE QUARTI DELLE COSE ASSICURATE.

Estratto dal «Foro Italiano»
Anno XXIV, Fasc. XXI

CITTÀ DI CASTELLO
TIPOGRAFIA DELLO STABILIMENTO S. LAPI

1899

Digitized by Google

DEC 20 1930

Digitized by Google

CORTE D'APPELLO DI GENOVA.

Udienza 6 giugno 1899; Pres. GAGLIARDI, Est. LAGO; Società di assicurazione «Italia» c. Varaldo.

Assicurazione — Nave — Abbandono per inabilità alla navigazione — Abbandono per deterioramento o perdita (Cod. comm., art. 632).

Per determinare l'ammissibilità dell'abbandono della nave a causa d'inabilità alla navigazione si deve aver riguardo a tutte le spese, qualunque esse siano, necessarie per metterla in istato di riprendere la navigazione, e persino a quelle obbligatorie secondo l'art. 619 cod. di commercio. (1)

Per stabilire l'ammissibilità dell'abbandono della nave per deterioramento o perdita si deve avere riguardo soltanto alle spese di riparazione intrinseche, cioè direttamente provenienti dal sinistro e relative alla perdita o deteriorazione de-

Digitized by Google

gli effetti assicurati, non alle spese estrinseche occorrenti per rimettere a galla la nave, portarla al luogo di riparazione, ripararla e restituirla all' assicurato abile alla navigazione. (2)

(1-2) L'art. 632 cod. comm. dispone: " L'abbandono delle cose assicurate può esser fatto nei casi: 1° di naufragio; 2° di preda; 3° di arresto per ordine di Potenza estera; 4° di arresto per ordine del Governo, dopo cominciato il viaggio; 5° *d'inabilità alla navigazione, se la nave non può essere riparata, o se le spese necessarie per rialzarla, ripararla e metterla in istato di riprendere la navigazione ascendono ai tre quarti almeno del suo valore assicurato; 6° di perdita o deterioramento delle cose assicurate ascendente almeno ai tre quarti del loro valore.* In ogni altro caso l'assicurato non può domandare che il risarcimento delle avarie sofferte ". Ora, nelle ipotesi dei num. 5 e 6 si presenta la grave questione se nel periziare le spese di riparazione della nave, o la perdita o il deterioramento della nave stessa o di altra cosa assicurata, si possa tenere conto delle spese già fatte dall'assicurato *prima della dichiarazione di abbandono* per salvataggio, ricupero, conservazione e riparazione di detta nave o cosa assicurata. Tali spese talvolta sono ingenti, sia per i forti premî di salvataggio, sia perchè il capitano può avere di già provveduto alle opere di ricupero o riparazione della nave, merci, ecc., senza che tali atti di disponibilità includano prescelta dell'azione di avaria e corrispondente rinuncia all'azione di abbandono, — vuoi per la incertezza sulla entità del danno, vuoi per altri motivi.

La nostra giurisprudenza non si è ancora pronunciata in modo sicuro e preciso su nessuno dei due punti. Di vero le sentenze che si possono citare sono imperfettamente motivate, influenzate dal fatto particolare e

Digitized by Google

dalle clausole della polizza relativa all'assicurazione in lite: molte di esse, poi, decidono la questione solo *per incidens* o per implicito. Ad ogni modo si possono ricordare, nel senso di tener conto delle spese di ricupero, la Corte d'appello di Casale 23 decembre 1867, Puccio c. Assic. maritt. merc. (*Legge*, 1869, II, 468), che giudicò in un caso di innavigabilità relativa; la Cassazione di Torino 5 febbraio 1878, Mutua Camogliese c. Schiaffino (*Eco giur.* di Genova, 1878, 297, e *Foro it.*, Rep. 1878, voce *Abbandono*, nn. 3, 4), che ammise nel calcolo del deterioramento della nave l'importo di un cambio marittimo contratto per provvedere alle riparazioni necessitate dal sinistro; la Corte d'appello di Genova 25 maggio 1878, Schiappacane c. Fiducia ligure (*Eco di giur.* di Genova, 1878, 376, e *Foro it.*, Rep. 1878, voce *Assicurazione*, n. 16), che decise implicitamente nello stesso senso; il Tribunale di Genova 13 giugno 1885, Campodonico c. Assicuratori "Italia" (*Giur. comm. it.*, 1885, 221, e *Foro it.*, Rep. 1885, voce *Assicurazione*, n. 37-39), che ritenne doversi calcolare nei tre quarti di perdita della nave le spese occorse per trasportare la nave nella località dove si doveva riparare, le spese consolari, di perizia, ecc.; la Cassazione di Firenze 12 luglio 1886, Società "Italia" c. Tognetti (*Foro it.*, 1886, I, 1040), che ammise nel calcolo dei tre quarti le spese di salvataggio; la Corte d'appello di Genova 22 giugno 1886, Risso c. Mutua riunita italiana (*Consul. comm.*, 1887, 293, e *Foro it.*, Rep. 1886, detta voce, n. 35-37), che decise che il premio di salvataggio è un vero danno intrinseco agli effetti dell'abbandono. — In senso contrario si possono citare la Corte d'appello di Genova 24 giugno 1862, Leupold c. Ogtrop (*Bett.*, 1862, II, 544), che non volle computare nel deterioramento delle merci il dazio al quale erano state sottoposte nel luogo di rifugio; la Cassazione di Torino 19 luglio 1878, Schiaffino c. Ferrari (*Foro it.*, Rep. 1878, detta voce, n. 17 e seg.), che non volle calcolare la spesa di perizia della merce

Digitized by Google

deteriorata; la Cassazione di Firenze 9 febbraio 1885, Berti c. Compagnia "Italia" (*Legge*, 1885, I, 548, e *Foro it.*, Rep. 1885, detta voce, n. 48), che escluse dal calcolo i vitti e salari della gente di mare dopo il sinistro. La sentenza che annoto scinde, poi, le due questioni, ammettendo le spese di ricupero nella determinazione della innavigabilità, escludendole nella determinazione della perdita o del deterioramento dei tre quarti.

Riguardo alla dottrina, sotto l'impero del codice del 1865 il Borsari (*Cod. comm. annotato*, Torino, Un. tip. ed. 1869, vol. II, n. 1451-1472) — mentre tratta la questione se la vendita della nave, in seguito a cambio marittimo contratto per ripararla dopo l'infortunio, costituisca caso di abbandono, e quale sia il miglior mezzo per determinare la entità della perdita, se cioè la perizia, la vendita, od il calcolo delle spese di riparazioni, — non tratta la questione *ex professo*. Ne tratta invece il Sacerdoti (*Il contr. di assic.*, Padova, 1878, vol. II, parte I, n. 189 e seg.) nel senso di escludere dal calcolo del deterioramento, o perdita, ogni spesa o danno che non sia il danno materiale della cosa. Sotto il codice vigente, Vidari (*Corso di dir. comm.*, 4ª ed., Milano Hoepli 1897, vol. VII, nn. 6277-6279, 6291) ammette le spese di salvataggio e ricupero per determinare la innavigabilità relativa, le esclude, invece, nel calcolo del deterioramento o perdita dei tre quarti. Vivante (*Le assic. maritt.*, Milano, Hoepli, 1890, n. 359) ammette pur esso dette spese nel caso della innavigabilità, mentre non tratta la questione per il caso di deterioramento o perdita dei tre quarti. È notevole che Vidari e Vivante sostengono la loro opinione sulla base della modificazione introdotta dal codice vigente, in confronto con quello del 1865, nei requisiti dell'abbandono per innavigabilità relativa. Ascoli (in una nota alla sentenza della Cassazione Firenze 12 luglio 1883, *Foro it.*, 1886, I, 1040, e nel *Cod. comm. annotato*, edito da Drucker e Tedeschi, Padova, 1883, vol. VI, nn. 1032 e 1035) va ancora più in

Digitized by Google

là, perchè ritiene che codesta modificazione e la variata dicitura dell'ultimo comma dello stesso art. 632 cod. comm. inducono a ritenere che sia stata modificata anche la teoria del caso di abbandono per deterioramento o perdita dei tre quarti, nel senso che le spese di salvataggio e ricupero che prima non si dovevano computare, ora vadano computate. L'Ascoli, dunque, computa dette spese in entrambi i casi di abbandono. Cade in acconcio di notare che l'Ascoli (*Cod. comm.*, pag. 643) sostiene eziandio che il naufragio della nave non dia diritto all'abbandono delle merci se non vi è perdita o deterioramento dei tre quarti, opinione che contraddice alla storia dello istituto, alla chiara dizione dell'art. 632, ed alla costante dottrina e giurisprudenza.

Io ho voluto rendermi ragione del come e perchè il codice attuale abbia modificato la teorica di questi due casi di abbandono, come sostengono Vidari, Vivante ed Ascoli. Tale ricerca mi ha tratto all' indagine sulla natura, i fini ed i limiti di detti casi di abbandono, e ne ho ricavato la convinzione che uno studio profondo ed esauriente del tema non è stato ancora fatto. Io non presumo, certamente, di fare tale studio, ora, qui, nei confini di una nota; mi contento di portare qualche materiale di notizie e di idee, e non mi sembrerà di aver fatto cosa inutile se avrò invogliato altri, che lo possa, ad una trattazione completa dell'argomento, la quale valga dall'un canto a conciliare la logica giuridica coi principî di giustizia e colle esigenze pratiche, e valga d'altro canto a portare la teorica legislativa a quell'ulteriore grado di evoluzione che già, al di fuori di essa, è stato raggiunto dalle polizze di assicurazione marittima vigenti nelle maggiori piazze di Europa.

I. L'istituto dell'abbandono, e, cioè, il diritto dell'assicurato di avere la intera somma assicurata abbando-

Digitized by Google

nando all'assicuratore gli avanzi della cosa o tutta la cosa che è o si suppone colpita da sinistro di mare, sorse, com'è noto, per il caso di nave della quale da molto tempo mancasse notizia, e, poi, si estese a comprendere i casi più gravi di sinistri marittimi, come naufragio, preda, arresto, ecc. Chi trascorre le leggi e gli usi dell'Europa marittima nel secolo scorso non può non rimanere colpito dalla grande varietà di principî e di regole rispetto ai casi di abbandono, e, dopo un esame più attento, si accorge che questa varietà mette capo a tre diverse correnti di idee, l'una prevalente in Italia ed in Spagna, l'altra negli Stati germanici e scandinavi, la terza in Francia.

In Italia ed in Spagna vi è una evidente tendenza ad allargare i casi di abbandono in maniera indefinita; cosicchè l'assicurazione, denaturando, trapassi da garentire la cosa assicurata a garentire la speculazione marittima che l'assicurato intendeva di fare colla cosa stessa, e vi sia cioè facoltà di abbandono ogni volta che la cosa assicurata abbia sofferto di un tale sinistro che la speculazione marittima di cui era l'obbietto debba considerarsi come fallita. Certo, tale regola non è espressamente riconosciuta, ma è la implicita giustificazione di molti casi di abbandono. Gli statuti di Genova del 1610, dopo aver dichiarato: "Non sarà mai stimato sinistro (cioè *sinistro maggiore*, autorizzante l'abbandono) quando il bastimento assicurato e le mercanzie sopra le quali è fatta la sicurtà non siano ridotte, per qualunque accidente non preveduto, a tali condizioni che sia impossibile all'umana diligenza di ripararvi", aggiungono tuttavia che basta che questa impossibilità di ripararvi avvenga entro un termine da limitarsi dal console della nazione residente nel luogo, o, quando non vi sia, dal magistrato, il qual termine *non dovrà eccedere un mese.* Nel caso poi di una perdita del cinquanta per cento, allora il diritto di abbandono, o *rinunzia all' incetta,* è reciproco; cioè anche gli

Digitized by Google

assicuratori hanno diritto di prendersi gli effetti assicurati, pagando l' intera somma assicurata. Sempre a Genova, la *preda* dà diritto all'abbandono appena avvenuta, quantunque la nave sfugga in seguito ai predatori o sia riscattata: l'*arresto* dà diritto all'abbandono dopo tre giorni. E quanto alle merci, la Rota di Genova, considerando che il tempo del viaggio ed il luogo di destinazione sono essenziali al contratto di trasporto, concedeva la rinunzia all'incetta quando le merci non giungevano dentro il termine convenuto o nel luogo designato, quantunque non fossero perite o deteriorate (*Januens assecurationis* 12 luglio 1783). Si riteneva poi che si potesse far luogo alla rinunzia di incetta "quando la mercanzia trovavasi affetta da qualunque grave vizio o difetto, dal quale in tutto ovvero in parte gli resti tolto o gravemente incomodato l'uso al quale essa era destinata" (Baldasseroni, *Delle assic. maritt.*, Firenze, Stamperia Bonducciana 1802, tomo II, tit. 6°, p. 366 e seg., e tit. 7°, p. 400 e seg.). Nè dissimili erano gli usi e le regole di Venezia, Livorno e Napoli.

Data questa tendenza generale, non ci si può meravigliare se, nel caso di un sinistro che recasse perdita parziale o deterioramento della nave o delle merci, non si avesse riguardo al danno effettivo di dette cose assicurate, ma al danno in genere che il sinistro arrecava al patrimonio dell'assicurato; cosicchè per fare il conto della perdita o del deterioramento si aggiungessero tutte le spese derivanti dal sinistro. Valga in prova la seguente decisione del Consolato del mare di Pisa, del 14 maggio 1796, rispetto ad un carico che da Pietroburgo a Livorno aveva sofferto per fortuna di mare (Baldasseroni, *op. cit.*, tomo IV, pag. 404).

La merce fu venduta per pezze 12 123.8.4
mentre valeva 17 261.15.11
onde un danno effettivo di poco più di $^1/_4$, insufficiente ad autorizzare l'abbandono. Ma dal ricavo della vendita, che al netto di tasse d'incanto e senseria fu ri-

Digitized by Google

dotto a pezze 11 759.146, il Consolato dedusse ancora il seguente conto di spese:

Per periti e spese d'incanto . .	*Pezze*	161.48
Contribuzioni in avaria grossa .	„	445.12.2
Nolo e *cappa*	„	616.8
Premio d'assicurazione	„	2719.10
Al navicellaio, ai facchini, dazio, guardie, sportule, curiali, magazzinaggio.	„	436.1.1
Provisione del ricevitore del carico per fatiche straordinarie.	„	58.10
Provisioni di vendita.	„	235.3.10
Copie autentiche.	„	119.6
Totale	*Pezze*	4791.6

Quindi il netto ricavo a pro degli assicurati fu di *Pezze* 6967.18.5, cioè meno della metà del valore delle merci: l'abbandono era, dunque, legittimo.

Negli Stati germanici e scandinavi risulta, invece, la tendenza opposta di restringere il diritto di abbandono al solo caso di una perdita materiale, effettiva della cosa assicurata; cosicchè l'abbandono resta escluso tuttavolta che la cosa è ricuperata o vi sia speranza di ricuperarla. Così la *preda* e la *innavigabilità* della nave non danno diritto di abbandono se non dopo un certo termine e quando non vi è alcuna speranza di ricupero: il *naufragio* o altro sinistro deve deteriorare la nave in maniera che manchi il *corpus connexum*, e il danno delle merci deve essere tale che non valga la pena o la spesa di conservarle più lungamente; nè le perdite parziali, o i ritardi di arrivo, o le spese eccessive possono autorizzare l'abbandono. (Così le ordinanze di Rotterdam, di Amsterdam, le leggi marittime di Prussia, Cap. 6, le ordinanze di Amburgo, il Regolamento di Svezia ecc.; Baldasseroni, *op. cit.*; Benecke G., *Assicuraz. e cambio maritt.*, vers. it., Trieste 1828, vol. IV, p. 218 e seg.). Ed è opportuno di notare che

Digitized by Google

mentre nelle leggi e negli usi della Spagna, d'Italia, e, come vedremo, anche di Francia, l'assicurato ha facoltà, ma non obbligo di procedere al salvataggio delle cose assicurate, il Regolamento di Svezia dispone, invece, che l'assicurato sia "obbligato a rischio e spese dell'assicuratore di fare tutte le diligenze possibili per salvare la nave e le mercanzie, e di avere cura e promuovere la conservazione di queste e l'interesse dell'assicuratore" (Baldasseroni, l. c.).

Fra questi due sistemi opposti, l'uno dei quali si può chiamare sistema del danno notevole, o, come dicevano gli usi genovesi, del *sinistro maggiore*, — e l'altro, sistema della perdita reale, — sta il sistema francese, il quale si fonda su questi due principî: 1° l'abbandono va ristretto a casi tassativi; 2° esso deve venire ammesso o quando vi sia una effettiva perdita completa della cosa assicurata, o quando si verificano taluni sinistri più gravi, che la legge, con presunzione assoluta, suppone che producano una perdita totale.

Il sistema riposa sopra la Ordonnance de la marine dell'agosto 1681 completata dalla Déclaration royale del 1779, e sulla interpretazione che la teoria e la pratica diedero sin da principio a codeste leggi e mantennero, si può dire, fino ai giorni nostri. Il sistema stesso, accolto dal codice Napoleone, passò quindi nei codici e leggi degli Stati italiani preesistenti, e poi nel nostro codice del 1865. Della Ordinanza della marina giova ricordare gli art. 45 e 46; l'art. 46 disponeva. "Ne pourra le délaissement être fait qu'en cas de prise, naufrage, bris, échouement, arrêt de prince ou *perte entière des effets assurés;* et tous autres dommages ne seront reputés qu'avarie, qui sera reglée entre les assureurs et les assurés à proportion de leurs interêts". — L'art. 45 diceva: "En cas de naufrage on échouement, l'assuré pourra travailler au recouvrement des effets naufragés, sans préjudice du délaissement qu'il pourra faire en temps et lieu, et du remboursement de ses frais,

Digitized by Google

pont il sera cru sur son affirmation, jusqu'a concurrence de la valeur des effets récouvrés „. La Déclaration del 1779, restringendo la portata della ordinanza del 1681, disponeva poi all'art. 5: " Ne pourront aussi les assurés être admis à faire le délaissement du navire qui aura échoué si ledit navire relevé, soit par les forces de l'equipage, soit par des secours empruntés, a continué sa route jusqu'au lieu de sa destination, sauf à eux à se pourvoir ainsi qu'il appartiendra, tant pour les frais du dit échouement que pour les avaries, soit du navire, soit des marchandises „; e, quindi, negli art. 7 ed 8 disponeva che la innavigabilità della nave non dava diritto all'abbandono delle merci, se le merci stesse potevano essere trasportate sopra altra nave.

Come è noto, i tre interpreti principali della Ordonnance del 1681 furono Pothier (*Traité du contrat d'assurance*, Paris 1766), Valin (*Nouveau commentaire de l'Ordonde la marine*, La Rochelle 1766), ed Emerigon (*Traité des assurances*, Marseille 1783). Pothier, seguito da Valin, sostenne che il vero ed unico caso di abbandono fosse quello della perdita delle cose assicurate e che gli altri casi non erano indicati dalla legge se non come le cause che più frequentemente danno luogo alla perdita, cosicchè se in realtà perdita non vi fosse, non si facesse luogo all'abbandono. Questa opinione che, se accolta, avrebbe riannodata la teorica francese alla teorica alemanna, fu combattuta dall'Emerigon, il quale sostenne esservi due categorie di casi di abbandono, cioè quelli di *perdita legale* (naufragio, rottura, arresto, arrenamento), e quelli di *perdita reale* (perdita intiera degli oggetti assicurati), e la sua dottrina prevalse nella pratica. Del resto Pothier e Valin largheggiavano a favore degli assicurati sopra un altro punto della Ordinanza, e, cioè, sul punto della entità della perdita che potesse fare luogo all'abbandono, sostenendo che bastasse una perdita *quasi totale*. " On dit, così si esprime il Pothier (*op. cit.*, nn. 19 e 20), dans l'usage de par-

Digitized by Google

ler ordinaire que des marchandises qui sont considerablement endommagées sont des marchandises perdues: d'ou il suit que lorsque toutes ou presque toutes les marchandises assurées se trouvent en cet état c'est une perte entière, que l'assuré souffre de ses marchandises „. Questo concetto che si riannodava alla tradizione del Guidon de la Mer, il quale infatti (capo 7, art. 1) ammetteva l'abbandono in caso di perdita della metà, fu combattuto vivacemente dall'Emerigon e non fu seguito dalla pratica. Tutti e tre gli autori ritennero, poi, che si avesse perdita della nave per innavigabilità, non solo quando la nave fosse a tale stato ridotta *quae providentia humana reparari non potest,* ma anche quando il capitano non avesse i mezzi per ripararla, oppure non ne tornasse conto, perchè con uguale tempo e spesa si poteva rifare una nave nuova (innavigabilità relativa).

Le regole della Ordonnance de la marine passarono, come si è detto, nel codice Napoleone, salvochè questo, accogliendo la dottrina del Pothier, ammise come sufficiente agli effetti dell'abbandono una perdita o un deterioramento della cosa assicurata ammontante ai tre quarti del valore della cosa stessa. L'art. 369 cod. fr. suona, infatti, così: "Le délaissement des objets assurés peut être fait, ... en cas d'innavigabilité par fortune de mer, ... en cas de perte ou déterioration des effets assurés, si la deterioration ou la perte va au moins à trois quarts „.

Questa deroga al principio che la perdita della cosa assicurata dovesse essere totale aprì l'adito alla questione che ora ci occupa, se, cioè, nel calcolo dei tre quarti si potessero computare le spese fatte dall'assicurato in seguito al sinistro per salvare la nave, ripararla, trasportare e custodire le merci, peritare il danno, provvedere alla vendita ecc. Ma sia nella dottrina che nella giurisprudenza prevalse la opinione negativa, e si ritenne quindi che la valutazione del danno dovesse essere fatta mediante il puro e semplice raf-

Digitized by Google

fronto del valore della cosa assicurata all'epoca dell'abbandono col valore che aveva avuto prima del sinistro (Pardessus, *Cours de droit commercial*, Paris, 1821, vol. III, n. 845; Boulay-Paty, *Corso di dir. comm. maritt.*, vers. it., Genova, Grondona 1842, tit. XI, pag. 557 e seg.; Marrè, *Corso di dir. comm.*, vers. it., Firenze, 1840, parte 2ª, cap. IX, pag. 294 e seg.; Locrè, *Spir. del cod. di comm.*, vers. it., Milano 1812, vol. IV, pag. 207; Gousset et Mercier, *Dict. de droit. comm.*, Paris 1852, voce *Délaissement;* Cass. civ. 8 maggio 1872, *Journ. du Palais*, 1872 418; C. Rouen 20 giugno 1866, *id.*, 1867, 103; V. altri autori e sentenze in Ascoli, Nota nel *Foro it.*, 1886, I, 1040).

Si fece pure un'altra questione, che facilmente và confusa colla precedente, vale a dire quella sul sistema da seguire per valutare il danno. Dovevasi stabilire il valore residuo della cosa in confronto del valore pristino, mediante una perizia? oppure si doveva stare ai resultati della vendita degli avanzi? oppure, ancora, si doveva ricorrere al computo preventivo delle spese occorrenti per ridurre la cosa assicurata allo stato di prima? Tutte queste tre opinioni furono sostenute (V. Borsari, *op. e l. cit.*), ma rispetto al deterioramento della nave prevalse la terza opinione, di determinarlo, cioè, mediante il calcolo delle spese occorrenti per ridurre la nave in pristino stato (C. Rouen 20 giugno 1866, *Journ. du Pal.*, 1867; 103; Cass. civ. 8 maggio 1872, *id.*, 1872, 418; C. Rouen 19 gennaio 1876, *id.*, 1876, 962).

L'art. 369 cod. francese passò testualmente nel codice albertino, che diventò poi il codice italiano del 1885, ed occorre notare che, come opportunamente ha ricordato l'Ascoli (*Foro it.*, 1886, I, 1040), in occasione della compilazione del codice albertino, avendo la Camera di commercio di Genova progettato di aggiungere l'addiettivo " intrinseco „ alle parole " nel caso di perdita o deterioramento „, la Commissione compilatrice respingeva l'aggiunta come inutile, essendo, a suo

Digitized by Google

dire, indubitato che niuna spesa potesse calcolarsi per valutare il deterioramento oltre le necessarie a riparare il danno materiale sofferto.

Venendo al codice vigente, noi sappiamo che la modificazione introdotta nel caso di innavigabilità, cioè la disposizione che detto caso si riscontri anche quando le spese di riparazioni eccedono soltanto i tre quarti del valore assicurato della nave, si trova di già nel progetto preliminare (art. 684); che tale modifica fu proposta dal Tribunale di commercio di Napoli (Verb. CIV, n. 531), e che essa venne giustificata dalla Commissione con queste parole: " L'enumerazione dei casi di abbandono contenuta nell'art. 482 cod. vigente sembra però richiedere un ordinamento più sistematico, e per riparare agli inconvenienti finora emersi, abbisogna di una modificazione allo scopo che la condizione ora richiesta, in forma più ristretta, solo per qualche caso, che la perdita o il deterioramento ascenda almeno ai tre quarti del valore della cosa, sia stabilita come regola generale. Tale condizione dovrà, per conseguenza, applicarsi anche al caso di innavigabilità relativa, qualora le spese necessarie a riparare la nave ed a metterla in stato di continuare le navigazione, come prevede l'art. 500, eccedano rispetto al valore di essa la proporzione suddetta (Verb. n. 658, 13 gennaio 1872). L'articolo proposto dalla Commissione suonava, quindi, così: " L'abbandono delle cose assicurate può essere fatto nei casi di naufragio, d'investimento con rottura, d'inabilità alla navigazione, di perdita o deterioramento delle cose assicurate, di preda ecc. Perchè possa aver luogo l'abbandono è però necessario che la perdita o il deterioramento ascenda almeno ai tre quarti del valore della cosa o che la spesa necessaria per rialzare la nave, per ripararla o metterla in stato di riprendere la navigazione ascenda almeno ai tre quarti del valore di essa. Tutti gli altri danni sono reputati avarie ecc. „. L'articolo così compilato non diede luogo ad osservazioni o pareri da par-

Digitized by Google

te della magistratura, Camere di commercio e Facoltà di giurisprudenza (V. volume di dette osservazioni e pareri, Firenze Stamperia reale, pag. 697) e fu adottato, con lieve variazione di dicitura, nel progetto ministeriale. Il Senato portò l'articolo alla dizione che ha attualmente, salvochè invece della espressione "cose assicurate„ al n. 6 dell'articolo, introdusse la espressione "mercanzie assicurate„. Questa ultima modificazione gravissima, la quale, contraddicendo alla tradizione, avrebbe ristretto il caso generale della perdita o del deterioramento alle sole mercanzie, pare fosse ritenuta dal Senato, come le altre modifiche introdotte nell'articolo del progetto ministeriale, quale una semplice variazione di forma (*Lav. prepar.*, vol. II, Relaz. senatoria p. 69), e con pari indifferenza la Commissione di coordinamento ripristinò l'antica dicitura di "cose assicurate„. (Processo verb., n. VII, 2ª tornata del 20 luglio 1882).

II. Quale è la portata, delle innovazioni introdotte dal codice attuale rispetto alla questione in esame? Come ho ricordato, Vivante e Vidari sostengono che ne consegua di dovere tenere conto delle spese di salvataggio ecc. anteriori all'abbandono nel caso della innavigabilità relativa, mentre Ascoli sostiene che anche la teoria dell'abbandono per deterioramento o perdita dei tre quarti sia stata modificata nello stesso senso.

L'opinione dell'Ascoli non mi pare abbia un fondamento plausibile, perchè anzitutto la dicitura del codice riguardo al caso del deterioramento o perdita dei tre quarti è identica a quella del codice precedente e del codice francese, e perchè, in secondo luogo, la Commissione preliminare non dichiarò punto di volere modificare la teoria di questo caso di abbandono, ma dichiarò, invece, di volere estendere la teoria stessa al caso della innavigabilità.

Ma neppure l'opinione di Vivante e Vidari mi sem-

Digitized by Google

bra giustificata. Noto, primieramente, che la dicitura della legge in quanto parla di "spese necessarie per rialzare, riparare la nave e metterla in stato di riprendere la navigazione", pure essendo dubbia, pare tuttavia che si debba piuttosto riferire non a spese già fatte, ma a spese da farsi nel momento in cui si dichiara l'abbandono, le quali spese la legge porrebbe a base del calcolo del danno, adottando così il criterio prevalso nella giurisprudenza francese, come ho sopra accennato. È necessario, poi, di tenere presente che anche sotto il codice del 1865, dottrina e tribunali riconoscevano il caso della innavigabilità relativa, intendendo per innavigabile relativamente quella nave che non poteva essere riparata se non con spesa *uguale* al suo valore di prima. Quindi il codice attuale, stabilendo che sia innavigabile relativamente quella nave, a riparare la quale occorre una spesa uguale *ai tre quarti* del suo valore, non ha, in sostanza, fatto altro che modificare l'aliquota del danno; e perciò non si comprende come una modificazione di tale sorta possa influire sulla questione di cui si tratta. Infine è da osservare che il caso della innavigabilità relativa si confonde, di regola, col caso del deterioramento per tre quarti, perchè non sembra possibile d'immaginare la ipotesi di una nave ridotta a tale stato che per renderla navigabile occorra una spesa uguale ai tre quarti del suo valore assicurato, che non sia, in pari tempo, deteriorata di tre quarti del suo valore primiero. Una non coincidenza dei due casi si ha solo allora quando il "valore assicurato", termine di raffronto della innavigabilità relativa, sia inferiore al valore primiero della nave, termine di raffronto del deterioramento per tre quarti: ma tale ipotesi è rarissima. Questa parziale confusione dei due casi dimostra che essi fanno capo ad un principio unico che giustifica l'istituto dell'abbandono riguardo ad entrambi, il principio, cioè, del danno quasi totale equiparato dalla legge, per ragioni speciali, al danno totale; ma dimostra, in pari

Digitized by Google

tempo, che non si può adottare per ciascuno di essi un diverso criterio di valutazione, nel senso di comprendere nell'un caso ed escludere nell'altro caso le spese di salvataggio e ricupero anteriori all'abbandono.

III. La questione va dunque risolta per entrambi i casi alla stessa maniera, e le innovazioni introdotte dal codice attuale, non avendo tratto che alla quantità numerica del danno, non ci danno alcun elemento per risolverla.

Giunto a questo punto, potrei e, forse, dovrei limitarmi ad esporre le ragioni che nella dottrina francese fecero trionfare il principio di escludere le spese di salvataggio e ricupero dal computo del deterioramento o perdita di tre quarti. Ma la profonda convinzione della erroneità di codeste ragioni mi spinge a proseguire ed a contrapporre alle ragioni stesse un altro criterio discriminatore, che mi sembra più consono ai principî generali di diritto ed allo scopo che informa l'istituto dell'abbandono.

La dottrina francese, adunque, insegna che le spese di salvataggio e ricupero non entrano nel calcolo della perdita o del deterioramento delle cose assicurate perchè la legge vuole un danno intrinseco, materiale, mentre codeste spese costituiscono un elemento che non affetta la materialità della perdita e non è, quindi, intrinseco ad esso.

Codesto criterio dell'estrinseco ed intrinseco mi pare uno di quelli che, come il criterio del diretto ed indiretto, del subiettivo ed obiettivo, vengono forniti dalla guardaroba della logica giuridica per comodamente risolvere le questioni che non si vogliono studiare. Che una qualunque spesa sia qualche cosa di estrinseco dal punto di vista di colui, dalle cui tasche esce il denaro, nulla, pur troppo, è di più vero. Tuttavia qui non si tratta della spesa dal punto di vista di chi l'ha fatta, bensì della spesa dal punto di vista successivo e

Digitized by Google

diverso del suo associarsi alla cosa assicurata allo scopo di diminuire il danno del sinistro che l'ha colpita, vuoi col reprimere la violenza dell'azione del sinistro stesso (salvataggio, disincaglio della nave ecc.), vuoi col distruggere in parte od in tutto l'effetto dell'azione medesima (riparazioni). Ma da questo punto di vista, nulla, evidentemente, di più intrinseco e materiale di codesta spesa: il danno e la sua diminuzione o riparazione sono due termini antitetici dello stesso concetto e si integrano nel valore della cosa riparata e salvata, e l'uno, quindi, non è meno intrinseco e materiale dell'altro.

In sostanza, la teoria è sbagliata perchè non cade sul vero punto della questione. Indubbiamente la legge parlando di perdita o deterioramento delle cose assicurate, ordina al giudice di determinare puramente e semplicemente quale sia l'effettivo stato delle cose stesse in confronto collo stato di prima, senza trascorrere ad esaminare altri elementi contabili; ma a quale punto del tempo e dello spazio deve essere riferita questa liquidazione dello stato di deterioramento o di perdita? Qui stà tutta la questione; perchè se il deterioramento o la perdita si deve riferire al momento della dichiarazione di abbandono, non possono entrare in conto le spese di cui si tratta, che sono anteriori alla dichiarazione stessa, mentre, invece, dette spese debbono essere calcolate se il deterioramento o la perdita va riferito al momento e luogo del sinistro.

Supponiamo, infatti, che sia adottato questo secondo criterio, e che, quindi, la perizia dello stato di deterioramento o perdita della nave " Speranza „ debba riferirsi al momento in cui detta nave, gettata dall'impeto dell'onde contro gli scogli di una costa deserta, è rimasta colà, incagliata e battuta dall'impeto dei marosi. Il perito giudiziale, naturalmente, non ha sotto gli occhi la nave in questo stato, ma nel periodo molto posteriore, quando la nave salvata, disincagliata e rimorchiata, giace nel bacino di raddobbo del porto di rifugio,

Digitized by Google

in attesa che sia decisa la lite fra assicurato ed assicuratore. Il perito, quindi, dovrà cumulare e conciliare nella sua perizia questi due elementi diversi: 1° l'elemento attuale, constatazione del danno che l'investimento ha prodotto alla nave, e del valore delle riparazioni, se già ne furono fatte; 2° l'elemento storico, consistente nella rappresentazione di codesta nave nel momento e luogo del sinistro, ed apprezzamento del valore che la nave poteva avere in quel luogo e momento in confronto della nave stessa ricondotta nel porto di rifugio. Ora nel calcolo di questo valore della nave nel punto e luogo del sinistro entra di necessità il computo delle spese di salvataggio, disincaglio, rimorchio ecc., perchè l'ammontare di tali spese dà appunto la differenza di valore tra la nave incagliata e la nave disincagliata e condotta nel porto di rifugio, ossia la diminuzione di valore derivante dall'incaglio durante la burrasca, considerato di per sè stesso, indipendentemente dalla deteriorazione che l'impeto dell'urto e le punte degli scogli hanno prodotto nelle opere della nave. Lo sviluppo della perizia sarà, dunque, il seguente: La nave " Speranza „ considerata nel porto di rifugio ha un valore di L. 40 000, in confronto del valore di L. 80 000 che aveva prima del sinistro: ma la nave stessa nel momento e luogo del sinistro non valeva che L. 20 000, perchè affine che essa non fosse interamente perduta, e, quindi, ridotta al valore zero, occorreva una nave che la salvasse ed alla quale si dovesse pagare L. 10 000 di premio, opere di disincaglio per L. 5000, opere di rimorchio per L. 5000, onde un complesso di spesa per L. 20 000, che riduce il suo valore in quel momento e luogo ad un massimo di L. 20 000. Quindi si avrebbe un deterioramento di tre quarti del valore della nave.

Concludendo, le spese di salvataggio e ricupero e altre, anteriori al momento dell'abbandono, entrano di necessità nel calcolo dello stato di danno, esistente al

Digitized by Google

momento del sinistro, perchè integrano la ricostruzione storica di detto stato di danno, mentre non hanno ragione d'essere per stabilire lo stato di danno al momento dell'abbandono; e, quindi, il criterio per risolvere la questione si riassume nel decidere se il deterioramento o perdita che autorizza l'abbandono si debba riferire al momento del sinistro od al momento della dichiarazione di abbandono.

IV. Il contratto di assicurazione, e su questo punto vi è accordo completo di dottrina, è contratto di mera indennità, e non di speculazione: i due termini, *danno liquidato* e *indennizzo dovuto dall'assicuratore* devono avere un'assoluta equivalenza. L'istituto dell'abbandono deroga in parte a questo principio, ma non già in quanto trasformi l'assicurazione in un contratto di speculazione, ma in quanto nella equazione sopra posta, al termine *danno liquidato*, sostituisce il termine *danno presunto*. Codesta presunzione di danno o si riferisce alla esistenza stessa del danno, e ciò specialmente nei casi di preda, arresto, mancanza di notizie, o si riferisce alla estensione del danno medesimo. Quando vi è una perdita, o deterioramento gravissimo delle navi o merci, è difficile di poter stabilire se il danno effettivo dell'assicurato non superi quello risultante dalla perdita materiale, se, cioè, l'assicurato potrà trarre qualche giovamento dagli avanzi di nave o di merci, se potrà, dal suo punto di vista personale, avere convenienza di riparare la nave divenuta inabile alla navigazione. Posta questa incertezza sulla effettiva estensione del danno, la legge ha preferito che i rapporti tra le parti vengano senz'altro regolati e definiti mediante l'abbandono degli avanzi all'assicuratore ed il corrispettivo pagamento da parte di questo di tutta la somma assicurata. Ma se tale è la ragione della legge, ne consegue che, ove per un evento favorevole la perdita o la innavigabilità fossero riparate prima che si fosse addivenuto all'abban-

Digitized by Google

dono, l'abbandono stesso non avrebbe più ragione di essere ed i diritti rispettivi delle parti dovrebbero essere regolati secondo l'azione di avaria. Dunque dai motivi dell'istituto deriverebbe logicamente che il diritto di abbandono dovesse riferirsi allo stato della cosa assicurata, non già al momento del sinistro, bensì al momento della dichiarazione di abbandono.

Questo concetto entra in questione anche per altri casi di abbandono, come p. es. quelli di preda e di arresto, e cioè, pure rispetto a questi casi si può discutere se gli estremi di fatto che autorizzano l'abbandono debbano sussistere al momento della dichiarazione di abbandono o basta che abbiano sussistito da principio, quantunque in seguito siano venuti a mancare. Anzi, mentre, a quanto io sappia, il concetto stesso non è stato mai proposto e discusso per discriminare le questioni relative ai due casi in esame, esso fu, invece, discusso nella dottrina italiana e francese rispetto al caso della preda. Così Valin (*op. cit.*, art. 40 n. 27) e Pothier (*op. cit.*, n. 118) sostennero che lo sfuggire della nave ai predatori od il suo riscatto non togliessero il diritto di abbandono, acquisito col fatto della preda; mentre Emerigon (*op. cit.*, capo XII, sez. 12) sostenne la opinione contraria. In seguito Pardessus (*op. cit.*, n. 838), Delvincourt (*Droit. comm.*, libro II, tit. IV); Rivière (*Répétitions, titre des assurances*, sect. III); Boistel (*Precis de droit com.*, p. 1033) seguirono Emerigon; — Boulay Paty (*Droit maritime*, tit. XI, sect. I), Bedarride (*Du com. marit.*, n. 1409) ed Alauzet (*Comment.*, n. 341) seguirono Pothier e Valin. Da noi Borsari (*op. cit.*, n. 1453) e Sacerdoti (*op. e loc. cit.*) escludono il diritto quesito. Vidari, Vivante ed Ascoli non trattano *ex professo* la questione, ma l'Ascoli enuncia soltanto dogmaticamente che basta che la causa dell'abbandono abbia esistito perchè il diritto dell'assicurato sia definitivamente fissato. (Ascoli, *op. cit.*, n. 1017).

Digitized by Google

L'argomento principale che viene addotto a favore della teoria che io combatto è il seguente: Posto che la legge concede il diritto di abbandono al verificarsi di quel dato sinistro, ne segue che l'assicurato, verificatosi il sinistro, acquista definitivamente il diritto di abbandono; cosicchè di fronte a tale diritto quesito diventa indifferente la successiva modificazione o riparazione degli effetti del sinistro. Ma questo argomento non regge ad un maturo esame. Di vero, quando un diritto, come quello di abbandono, è legato ad un atto della volontà umana, e, cioè, viene realizzato con un atto di volontà, allora sino a che tale atto non viene effettuato, si ha una aspettativa giuridica, un diritto potenziale, ma non un diritto quesito. La legge non crea istantaneamente, in conseguenza del sinistro, un diritto a favore dell'assicurato su tutta la somma assicurata, ma gli dà la facoltà di acquisire tale diritto, manifestando all'assicuratore la volontà di abbandono. Dunque sino a che abbandono non vi è, manca il fatto acquisitivo di diritto. Ma le condizioni sulle quali si basa un diritto devono esistere nel momento nel quale questo diritto viene acquistato. Ne segue che se al momento dell'abbandono le condizioni dell'abbandono più non sussistono, tale atto non può sortire efficacia giuridica. Insomma non vi è diritto quesito di abbandono prima della dichiarazione di abbandono, ed in quel momento devono sussistere le condizioni di esercizio di codesto diritto (cfr. Gabba, *Teoria della retroattività delle leggi*, 2ª ediz., Torino Un. tip. ed. 1885, vol. I, p. 192 e seg., p. 221 e seg.).

Nè il principio che sostengo urta contro la dicitura della legge e le esigenze della pratica. Di vero la legge dicendo (art. 632) che l'abbandono può essere fatto nel caso di deterioramento o perdita dei tre quarti o di innavigabilità relativa, sembra piuttosto riferirsi ad uno stato di cose che sussiste quando l'abbandono viene compiuto. Non si oppongono le esigenze della pratica,

Digitized by Google

perchè sino a che l'assicurato non ha conoscenza della entità del sinistro non può avere fatto calcolo sull'abbandono, ed *imputet sibi* se dopo che ne ha avuto conoscenza non si è affrettato a dichiarare l'abbandono, prima che il fatto suo od altrui alteri le condizioni di fatto che consentono l'abbandono.

V. Come ho già accennato, il principio che propugno risolve nettamente le questioni in esame. Le spese di salvataggio e ricupero anteatte al momento della dichiarazione di abbandono non devono tenersi a calcolo, non perchè estrinseche alla cosa assicurata, ma per il solo fatto che sono anteriori al detto momento, in cui devono sussistere gli estremi voluti dalla legge per ammettere l'abbandono. Se in quel momento la nave assicurata, stante le spese delle quali fu già beneficata, può essere resa navigabile con somma minore dei tre quarti del valore assicurato, — se la merce, stante il ricupero avvenuto, è sana e salva per oltre un quarto del suo valore totale, non è più lecito l'abbandono, ma l'assicurato avrà soltanto il diritto di ripetere coll'azione di avaria e il danno avuto e le spese fatte.

Alla mia teoria si possono muovere queste due obbiezioni:

1° Che non è giusto di ritorcere contro l'assicurato l'opera ch'egli ha dato per il salvataggio e ricupero delle cose assicurate, e che, invece, siccome tale opera fu da lui prestata come gestor d'affari o mandatario tacito dell'assicuratore, le spese relative devono porsi a carico dell'assicuratore stesso;

2° Che detta teoria viola il disposto dell'art. 629 cod. comm., il quale prescrive che in qualunque caso di sinistro il capitano, l'assicurato od il suo incaricato devono dare opera al ricuperamento ed alla conservazione delle cose assicurate, *senza pregiudizio dei loro diritti verso l'assicuratore.*

A me sembra che la prima obbiezione sia ispirata

Digitized by Google

al falso concetto di vedere nel diritto di abbandono uno speciale beneficio a favore dell'assicurato. Ma se, invece, si ritiene che l'istituto dell'abbandono non alteri il carattere fondamentale dell'assicurazione di essere un contratto di mera indennità, non vi è nulla d'ingiusto che quando, sia pure per opera dell'assicurato, la nave o le merci sono salvate o riparate in maniera che il danno possa essere liquidato senza ricorrere all'istituto eccezionale dell'abbandono, ritorni il diritto comune dell'azione di avaria. Del resto nel diritto moderno, il salvataggio e la custodia delle cose assicurate, che nelle regole e negli usi di Francia ed Italia nei secoli scorsi era una facoltà dell'assicurato, è divenuto un obbligo imposto dalla legge, precisamente come negli statuti svedesi, secondo i quali indubbiamente il ricupero estingueva il diritto di abbandono. Codesto obbligo, a mio avviso, non fu introdotto nell'esclusivo interesse degli assicuratori, ma per un fine pubblico, essendo interesse nazionale che sia posto riparo all'azione dei disastri che travolgono la ricchezza marittima di un paese. Se l'assicurato dà opera al salvataggio, non adempie dunque che ad un obbligo di legge, nè vi è nulla di strano se, in conseguenza di codesto adempimento, i rapporti giuridici coll'assicuratore vengano modificati. Nè ha valore alcuno la obbiezione che agendo egli come gestor d'affari o mandatario dell'assicuratore, le spese fatte devono essere riguardate come fatte dall'assicuratore. Anzitutto la dottrina moderna (Vidari, *op. cit.*, n. 6210; Vivante, *op. cit.*, n. 208) impugna che codesta opinione tradizionale che l'assicurato agisca nel salvataggio come gestor d'affari dell'assicuratore, possa ancora valere di fronte alla trasformazione della facoltà di salvataggio in un obbligo imposto dalla legge. Ed in secondo luogo la obbiezione urta nell'assurdo di assumere un argomento da quanto invece deve ancora essere dimostrato, perchè infatti il punto da dimostrarsi si è che nella specie vi sia un caso di abbandono, e

Digitized by Google

finchè ciò non si dimostri *aliunde*, non si può invocare codesta figura di gestor d'affari, che sussiste appunto solo quando di abbandono si tratta, e non ha, invece, ragione alcuna di essere nel caso di un'azione di avaria.

Quanto al secondo argomento, se ha una base apparente nella lettera dell'art. 629, cade di fronte allo spirito di codesta disposizione di legge, che restringe perentoriamente la portata della lettera. Di fatto secondo la sua origine storica, e la costante interpretazione della dottrina, l'art. 629 non ha altro scopo se non quello d'impedire che il dar opera al salvataggio e ricupero venga considerato come un atto di *rinuncia* al diritto di abbandono; il che emerge eziandio dal raffronto colla seconda parte dell'articolo, dove analogamente si dice che gli assicuratori possono provvedere al ricuperamento senza pregiudizio di alcun diritto, e cioè senza che la loro azione implichi preventiva adesione o accettazione dell'abbandono.

VI. La teoria che propugno corrisponde ai patti che i bisogni della pratica hanno introdotto nelle polizze di assicurazione marittima.

Di vero la polizza italiana e francese su merci suona così: " L'abbandono non potrà essere fatto che nei casi seguenti: . . . . . *d)* quando *indipendentemente da qualsiasi spesa, l'avaria materiale* della merce assicurata assorbe le tre quarte parti del suo valore in stato sano al luogo dello scarico. Per stabilire se il danno raggiunse le tre quarte parti si potrà sempre fare il calcolo come sopra detto ed in nessun caso potrà dar norma il valore ricavato o stimato delle merci colpite da danno, sia pure questo inferiore al quarto del valore in stato sano. Nessun altro caso darà diritto all'abbandono, restando per conseguenza derogate tutte le disposizioni contenute negli art. 632-641 cod. comm., in quanto siano contrarie al presente patto „.

A sua volta la medesima polizza su piroscafi in ferro

Digitized by Google

dispone: "Per derogazione al codice di commercio, l'abbandono non può essere fatto che nei soli casi: - 1° di sparizione e distruzione totale del piroscafo; 2° di innavigabilità assoluta prodotta da fortuna di mare. Se l'ammontare totale delle spese per riparare le avarie (i premî da mutui a cambio marittimo ed altre spese accessorie non comprese) sorpassa i tre quarti del complessivo valore dato in assicurazione e perciò la condanna del piroscafo è pronunciata, esso è innavigabile per la società e può ad essa essere abbandonato. Se però è riparato e perviene alla sua destinazione, l'abbandono non può più aver luogo, ancorchè il costo delle riparazioni abbia oltrepassato tre quarti. In questo caso la sola azione di avaria è aperta all'assicurato (Vallebona, *L'assicuraz. maritt. dei pirosc. in ferro*, Torino 1892; *Comm. alla pol. it. per l'assic. maritt. delle merci*, Torino 1888. V. polizze delle Compagnie, *Italia*, *Riunione adriatica*, *Alleanza* ecc. (art. 16 polizza su merci; art. 9 e 10 pol. su piroscafi).

Il fatto che le polizze non consentono all'assicurato di computare le spese di salvataggio, ricupero e custodia nel calcolo dei tre quarti di perdita o deterioramento e dello stato di innavigabilità, è sufficiente risposta alla obbiezione del Vivante (*op. cit.*, n. 359) che, non computandosi dette spese, l'assicurato diverrebbe meno sollecito nelle opere di salvataggio ecc. a danno dell'assicuratore. Non è questo il pericolo che gli assicuratori temono, bensì il pericolo contrario, che anche la lettura dei giudicati che ho riportato in principio dimostra verificarsi assai spesso, che, cioè, l'assicurato, presumendo di addossare all'assicuratore le spese stesse mediante l'abbandono, vi ecceda senza scrupolo e talvolta con frode.

Concludendo e riassumendo: io ho voluto dimostrare che i due casi di abbandono per innavigabilità relativa e per deterioramento o perdita dei tre quarti devono essere regolati alla stessa maniera circa la imputazio-

Digitized by Google

ne delle spese di salvataggio, ricupero e custodia, perchè detti due casi rispondono allo stesso concetto informatore e parzialmente si confondono uno nell'altro. Il nostro codice coll'estendere alla innavigabilità relativa il criterio dei tre quarti di danno già in vigore per il caso di deterioramento o perdita, non ha modificato i termini della questione relativa alla imputazione anzidetta. Codesta questione non può essere risolta col criterio embrionale dell'estrinseco e dell'intrinseco adottato dalla dottrina francese, ma soltanto collo stabilire se gli estremi dell'abbandono debbono riscontrarsi al momento del sinistro, oppure, invece, al momento della dichiarazione di abbandono. Ma, deducendo dallo scopo che informa l'istituto dell'abbandono, e dal principio generale di diritto che vuole che i requisiti necessari per acquistare un diritto sussistano quando il fatto acquisitivo del diritto stesso è posto in essere, si deve ritenere che bisogna aver riguardo al momento della dichiarazione di abbandono, e che perciò non si può tener conto delle spese anteatte delle quali si tratta.

Questa teoria contraddice, forse, alla tradizione italiana relativa all'istituto dell'abbandono. Ma codesta tradizione non può essere accettata, perchè sorta in un'epoca nella quale il contratto di assicurazione aveva ancora il carattere di speculazione e talvolta di giuoco. Nell'epoca moderna, invece, sia per ragioni economiche derivanti dalle nuove basi statistiche e dalla formazione delle grandi Compagnie di assicurazione, sia per lo sviluppo del pensiero giuridico, il carattere di contratto d'indennità costituisce il principio regolatore ed informatore di questo contratto. Ed appunto a codesta evoluzione parmi risponda la teoria che ho sostenuto, perchè ha per effetto di commisurare la indennità dovuta dall'assicuratore al danno reale risentito dall'assicurato, quando più non ricorrono le ragioni che giustificano l'istituto eccezionale dell'abbandono.

Digitized by Google

Digitized by Google

IL FORO ITALIANO

RACCOLTA GENERALE

DI

GIURISPRUDENZA CIVILE, COMMERCIALE, PENALE, AMMINISTRATIVA

Corti di Cassazione - Corti d'appello - Tribunali civili e penali
Consiglio di Stato - Corte dei conti.

Tribunale Supremo di Guerra e Marina - Giunta parlamentare per le elezioni
Consigli dell'Ordine degli Avvocati e Procuratori.

DIREZIONE

AVV. COMM. SCIALOJA ENRICO — AVV. PROF. CAV. SABBATINI GIUNIO
BALDONI avv. GUSTAVO
DIRETTORE AMMINISTRATIVO

REDAZIONE

PINCHERLE avv. comm. G. — MILLELIRE avv. A. — ROMANO avv. cav. V. — DE PIRRO prof. V.
BUSATTI avv. L.

COMMISSIONE SCIENTIFICA

VITTORIO SCIALOJA — Prof. di diritto rom. nell'Univ. di Roma
C. F. GABBA — Prof. di diritto civ. nell'Univ. di Pisa
GIORGIO SEN. GIORGI — Presid. della IV Sez. del Cons. di Stato
CESARE VIVANTE — Prof. di diritto comm. nell'Università di Roma

Il giornale è diviso in quattro parti con numerazione distinta:

I.... *Parte civile e commerciale* (Corti di Cassazione, Corti d'appello e Tribunali);
II.. *Parte penale* (id.);
III. *Parte amministrativa* (Consiglio di Stato, Corte dei conti, Consigli dell'Ordine e di disciplina, Camera dei deputati);
IV. *Repertorio annuale.* Questo Repertorio contiene le massime delle sentenze pubblicate nel *Foro italiano,* ed inoltre le massime di tutte le sentenze pubblicate da tutti i 66 giornali giudiziarî che vedono la luce in Italia nell'anno, nonchè l'indicazione di tutti gli articoli di diritto pubblicati dagli stessi giornali, dalle riviste giuridiche e dal *Foro italiano,* e di tutte le monografie ed opere pervenute alla Direzione del periodico nel corso dell'anno.

La Direzione spedisce gratis alcuni numeri del giornale a titolo di saggio a tutti coloro che ne facciano richiesta.

La DIREZIONE e l'AMMINISTRAZIONE del Giornale, sono in ROMA - Via Rasella, 145

Prezzo di associazione Lire 24 l'anno
pagabili anticipatamente

Chi vorrà pagare a rate dovrà inviare all'Amministrazione L. 6,25 *per trim. o* L. 12,50 *per sem.*

L'EDIZIONE DEL GIORNALE È STEREOTIPA

VOLUMI ARRETRATI 1876 al 1898 per gli associati L. 16 ciascuno, compreso il REPERTORIO
per i non associati L. 25 — Soli REPERTORÎ L. 15 ciascuno.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google